

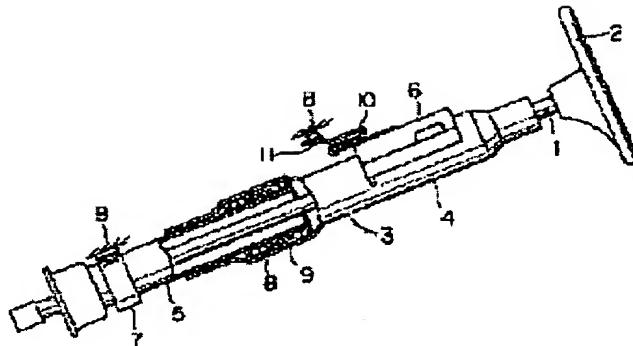
ENERGY ABSORPTION TYPE STEERING SYSTEM

Patent number: JP5105088
Publication date: 1993-04-27
Inventor: TSUJITA TOSHIYA; others: 01
Applicant: DAIHATSU MOTOR CO LTD
Classification:
- **international:** B62D1/19
- **European:**
Application number: JP19910298431 19911016
Priority number(s):

Abstract of JP5105088

PURPOSE: To provide an energy absorption type steering system which is excellent in assembling workability to a car body and able to secure a necessary energy absorbing value with a relatively short stroke without increasing the extent of peak load at a secondary impact.

CONSTITUTION: A column tube 3 consists of an outer tube 4 and an inner tube 5 being free of retractable motion, and each impact, energy absorbing ball 8 is set up in a clearance between both these tubes. An almost S-shaped bent temporary holding hook 10 is attached to the outer tube 4, and a receiver 11 is attached to a car body B. In addition, an engaged part engaging the receiver 11 at an engaging initial position and easily rideable across, and an energy absorbing part, having the hook subjected to plastic deformation with an axial movement of the receiver 11 having cleared the engaged part, both are installed in the temporary holding hook 10.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

(51) Int. Cl. 5
B62D 1/19

識別記号

9142-3D

F I

審査請求 未請求 請求項の数1 (全5頁)

(21) 出願番号 特願平3-298431

(22) 出願日 平成3年(1991)10月16日

(71) 出願人 000002967
ダイハツ工業株式会社
大阪府池田市ダイハツ町1番1号

(72) 発明者 辻田 俊哉
大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内

(72) 発明者 宇田 徹
大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内

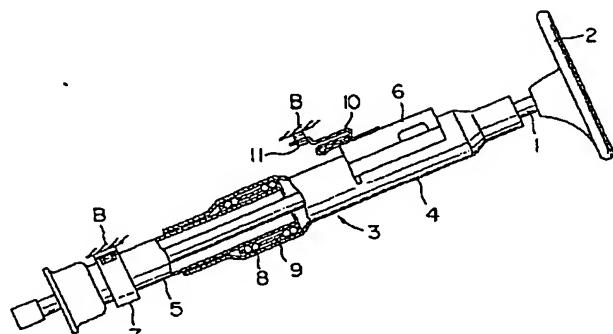
(74) 代理人 弁理士 筒井 秀隆

(54) 【発明の名称】エネルギー吸収式ステアリング装置

(57) 【要約】

【目的】車体への組付作業性が良く、二次衝突時のピーカ荷重を上げずに比較的短いストロークで必要なエネルギー吸収量を確保できるエネルギー吸収式ステアリング装置を得ること。

【構成】コラムチューブ3は抜差自在なアウタチューブ4とインナチューブ5とで構成され、両チューブの隙間に衝撃エネルギー吸収用のボール8が配置されている。アウタチューブ4には略S字形に屈曲した仮保持フック10が取り付けられ、車体Bには受け具11が取り付けられる。仮保持フック10には受け具11を係合初期位置で係止しつつ容易に乗り越え可能な係止部10aと、係止部を乗り越えた受け具の軸方向移動に伴ってフックを塑性変形させるエネルギー吸収部10bとが設けられる。



【特許請求の範囲】

【請求項1】ステアリングシャフトを回転自在に保持するコラムチューブが互いに抜差可能なアウタチューブとインナチューブとで構成され、両チューブの間でステアリングシャフトに加わる車体前方への衝撃エネルギーを吸収するエネルギー吸収式ステアリング装置において、アウタチューブおよび車体側の一方に仮保持フックを取り付け、他方には仮保持フックと係合してコラムチューブの荷重を支える受け具を取り付け。

上記仮保持フックには受け具を係合初期位置で係止しつつ容易に乗り越え可能な係止部と、係止部を乗り越えた受け具の軸方向移動に伴ってフックを塑性変形させるエネルギー吸収部とを設けたことを特徴とするエネルギー吸収式ステアリング装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】本発明は運転者とステアリングホイールとの二次衝突による衝撃エネルギーを吸収するためのエネルギー吸収式ステアリング装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】エネルギー吸収式ステアリング装置として、例えば実公昭53-45194号公報に記載のように、コラムチューブを互いに抜差可能なアウタチューブとインナチューブとで構成し、両チューブの隙間に複数のボールよりなるエネルギー吸収部材を設けたものが知られている。そして、運転者がステアリングホイールと二次衝突すると、アウタチューブに衝撃力が伝達され、アウタチューブはインナチューブに対して軸方向へ相対移動する。このとき、ボールはアウタチューブまたはインナチューブに対して条痕を付けながら転動するため、衝撃エネルギーが効果的に吸収される。図5はコラムチューブの収縮ストローク量と収縮荷重との関係を示し、ストローク初期にピークがあり、このピークを過ぎると収縮荷重が低くなる。なお、図5に斜線で示す範囲がエネルギー吸収量を示す。

【0003】上記のようなエネルギー吸収式ステアリング装置を車体へ組み付ける際、コラムチューブを支えながら作業を行わなければならないため、作業性が悪い。そのため、アウタチューブに仮保持用のフックを取り付けるとともに、車体側にフックと係合する受け具を取り付け、フックを受け具に引っ掛けることによりコラムチューブの重量を支え、組付作業性を改善したものがある。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】ところが、このステアリング装置の場合には、運転者とステアリングホイールとの二次衝突によりステアリングシャフトに車体前方への衝撃エネルギーが加わった時、仮保持フックが受け具に当たって車体前方へのストロークが規制されるため、

ピーク荷重が高くなるという問題があった。ピーク荷重は予め所定値に管理されており、仮保持フックを設けることによってピーク荷重が高くなると、運転車に加わるショックが大きくなるため、望ましくない。また、従来のエネルギー吸収式ステアリング装置では、図5のようにピーク荷重後の荷重は極端に低くなるため、所望のエネルギー吸収量を得るためにには比較的長いストローク量を確保しなければならず、スペース上余裕の少ない軽自動車などにおいては、配置上不利であるという問題があった。そこで、本発明の目的は、車体への組付作業性が良く、二次衝突時のピーク荷重を上げずに比較的短いストロークで必要なエネルギー吸収量を確保できるエネルギー吸収式ステアリング装置を得ることにある。

【0005】

【課題を解決するための手段】上記目的を達成するためには、本発明は、ステアリングシャフトを回転自在に保持するコラムチューブが互いに抜差可能なアウタチューブとインナチューブとで構成され、両チューブの間でステアリングシャフトに加わる車体前方への衝撃エネルギーを吸収するエネルギー吸収式ステアリング装置において、アウタチューブおよび車体側の一方に仮保持フックを取り付け、他方には仮保持フックと係合してコラムチューブの荷重を支える受け具を取り付け、上記仮保持フックには受け具を係合初期位置で係止しつつ容易に乗り越え可能な係止部と、係止部を乗り越えた受け具の軸方向移動に伴ってフックを塑性変形させるエネルギー吸収部とを設けたものである。

【0006】

【作用】例えば仮保持フックをアウタチューブ側に取り付けた場合を想定すると、コラムチューブを車体に組み付けるには、まず仮保持フックを車体の受け具に対して車体後方から引っ掛ける。この時、仮保持フックには係止部が設けられているので、受け具が係止部より奥側へ係合することがない。仮保持フックを受け具に引っ掛けることにより、コラムチューブの重量が支えられ、組付時にコラムチューブを手で支える必要がなく、組付作業性が改善される。また、組付状態において、運転者がステアリングシャフトに二次衝突すると、その衝撃エネルギーがアウタチューブに伝えられ、アウタチューブが車体前方へストロークする。ストローク前半ではコラムチューブのエネルギー吸収部によってピーク荷重が現れるが、受け具は仮保持フックの係止部を容易に乗り越えるので、ピーク荷重に影響を与えない。ストロークがさらに進行すると、受け具は仮保持フックのエネルギー吸収部に到達し、それ以後はコラムチューブのエネルギー吸収部と仮保持フックのエネルギー吸収部との協働作用によってエネルギー吸収を行う。

【0007】なお、本発明における仮保持フックおよび受け具の形状はこれら限定されるものではなく、仮保持フックが受け具に対して容易に係合し、コラムチューブの

重量を支えるとともに、運転者の二次衝突時にはフックを塑性変形させてエネルギー吸収を行い得るものであればよい。仮保持フックをアウタチューブに取り付け、受け具を車体に取り付けたものに限らず、これと逆の構成としてもよい。また、コラムチューブのエネルギー吸収構造としては、ポール式、ゴム式、シリコンゴム封入式、曲げ方式のように別体のエネルギー吸収部材を設けたものに限らず、特開昭63-255171号公報のようにアウタチューブとインナチューブとを直接圧着嵌合させるようにしてもよい。

【0008】

【実施例】図1～図4は本発明にかかるエネルギー吸収式ステアリング装置の第1実施例を示す。図1において、ステアリングシャフト1の上端部にはステアリングホイール2が固定されており、ステアリングシャフト1は円筒状のコラムチューブ3内に回転自在に挿通保持されている。コラムチューブ3は互いに抜差自在なアウタチューブ4とインナチューブ5とで構成されており、上部のアウタチューブ4は支持用ブラケット6により車体Bに対して軸方向へ移動可能に支持され、下部のインナチューブ5は取付用ブラケット7により車体Bに固定されている。なお、ステアリングシャフト1も軸方向へ移動可能に支持されている。アウタチューブ4とインナチューブ5との隙間には、エネルギー吸収部材である複数のポール8が保持筒9によって保持された状態で圧入されている。アウタチューブ4がインナチューブ5に対して軸方向へ相対移動すると、ポール8はアウタチューブ4またはインナチューブ5の内面に条痕を付けながら転動し、衝撃エネルギーを吸収する。

【0009】支持用ブラケット6の上面には仮保持フック10が溶接等によって固定されており、車体Bには仮保持フック10を車体後方より引っ掛けることができる受け具11が固定されている。仮保持フック10は図2に示すように略逆S字形に屈曲した帯金よりも、その下端部がブラケット6に溶接等によって固定され、上端部には段差状に屈曲した係止部10aが形成されている。また、仮保持フック10の下部には比較的塑性変形しやすい屈曲部（エネルギー吸収部）10bが設けられている。一方、受け具11は断面ロ字形の板金よりも、その中に仮保持フック10を挿入可能である。本ステアリング装置を組み付けた状態では、仮保持フック10の上端部が受け具11に引っ掛けられ、コラムチューブ3の重量を支えるとともに、受け具11の側縁が係止部10aに当たって奥側への移動が規制されている。

【0010】つぎに、上記構成のステアリング装置に作用を説明する。まず、ステアリング装置を車体Bに組み付けるに際し、仮保持フック10の上端部を受け具11に引っ掛けると、コラムチューブ3の重量はフック10を介して受け具11で支持される。そのため、ステアリング装置の組付時にコラムチューブ3を手で支える必要

がなく、組付性が向上する。本ステアリング装置を搭載した車両が衝突事故を起こし、運転者がステアリングホイール2に二次衝突すると、アウタチューブ4がインナチューブ5に対して軸方向（図2矢印方向）へ移動する。この時、ポール8がチューブ4、5に対して条痕を付けながら転動し、従来と同様なストロークー荷重特性（図5参照）で衝撃エネルギーを吸収する。仮保持フック10の係止部10aは二次衝突の初期に受け具11と当たるが、アウタチューブ4がインナチューブ5に対して図2矢印方向へ移動すると、受け具11が係止部10aを容易に乗り越えるので、ピーク荷重に影響を与えない。

そして、殆ど荷重に影響を与えないまま受け具11は図3のように仮保持フック10の屈曲点10cに到達する。これ以後、受け具11と仮保持フック10との相対的な摺動が阻止され、仮保持フック10は受け具11によって車体後方へ引っ張られるため、図4のように屈曲部10bが塑性変形し、エネルギー吸収を行う。そのため、ストロークー荷重特性は図5の破線のようにピーク荷重を過ぎた後の荷重が高目に保持され、最終的なストローク量が従来よりしだけ短くなる。つまり、必要なエネルギー吸収量を短いストローク量で確保することができ、スペース上有利となる。また、本ステアリング装置を搭載した車両が正面衝突事故を起こすと、インナチューブ5に対して車体後方への軸方向荷重が作用し、コラムチューブ3を運転者に向かって突き上げるように動かすことがある。これに対し、本発明のステアリング装置では仮保持フック10の助けによってコラムチューブ3のエネルギー吸収部材（ポール6）の衝撃吸収力を小さく設定できるので、コラムチューブ3の突き上げを解消できる。

そのため、運転者に対するショックを軽減でき、安全面で有利である。なお、正面衝突時には仮保持フック10は受け具11によって引っ張られないで、何ら荷重を発生しない。

【0011】図6、図7は本発明の第2実施例を示し、第1実施例と同一部品には同一符号を付して説明を省略する。この実施例では、車体Bには先端に円形の頭部20aを有するピン状の受け具20を固定し、アウタチューブ4には受け具20によって係止されるフック21を溶接等で固定してある。フック21には図7に示すように受け具20の頭部20aを挿入し得る大きさの穴21aが形成されており、穴21aの後部側には受け具20の軸部20bより幅広でかつ頭部20aより幅狭な溝21bが形成されている。そして、溝21bの途中には受け具20の軸部20bより僅かに幅狭な係止部21cが設けられ、組付状態では受け具20が係止部21cの近傍で係止される。溝21bの後端部には受け具20の軸部20bより幅狭なスリット（エネルギー吸収部）21dが連続的に設けられ、二次衝突時には受け具20の軸部20bがスリット21dを押し広げながら移動し、衝撃エネルギーを吸収するようになっている。

【0012】この場合も、第1実施例と同様に、組付時にはフック21を受け具20に引っ掛けことにより、組付作業性を向上させることができるとともに、二次衝突時のストローク前半では受け具20が溝21b内に位置しているため、フック21は塑性変形せず、ピーク荷重に影響を及ぼさない。そして、ストローク後半において、受け具20の軸部20bが係止部21cを乗り越えてスリット21dに食い込み、エネルギーを吸収するので、必要なエネルギー吸収量を短いストローク量で確保することができる。

【0013】

【発明の効果】以上の説明で明らかなように、本発明によれば、仮保持フックが組付時にコラムチューブを支える役目を持つので、組付作業性が向上するとともに、仮保持フックは二次衝突時におけるストローク前半では変形しないので、ピーク荷重に影響を与えない。また、ストローク後半では仮保持フックが塑性変形し、エネルギー吸収を行うので、コラムチューブのエネルギー吸収部との協働作用により、必要なエネルギー吸収量を短いストローク量で確保することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明にかかるエネルギー吸収式ステアリング装置の第1実施例の全体図である。

【図2】図1の要部拡大図である。

【図3】二次衝突の初期における要部拡大図である。

【図4】二次衝突の終期における要部拡大図である。

【図5】エネルギー吸収式ステアリング装置の荷重とストロークの特性図である。

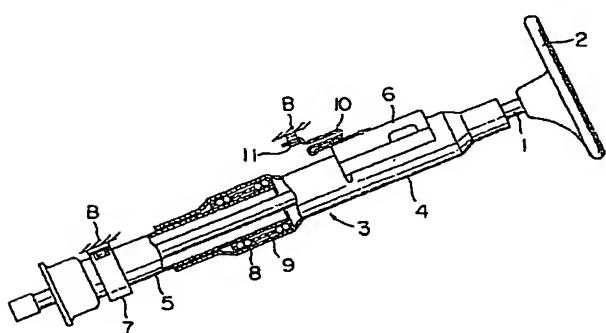
【図6】本発明の第2実施例の要部拡大図である。

【図7】図6のA-A線断面図である。

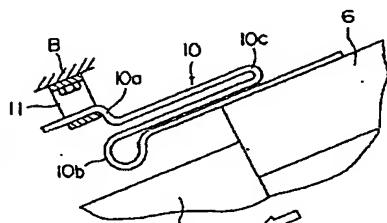
【符号の説明】

B	車体
3	コラムチューブ
4	アウタチューブ
5	インナチューブ
8	ポール
10, 21	仮保持フック
10a	係止部
10b	屈曲部（エネルギー吸収部）
20 11, 20	受け具

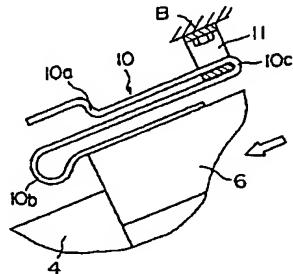
【図1】



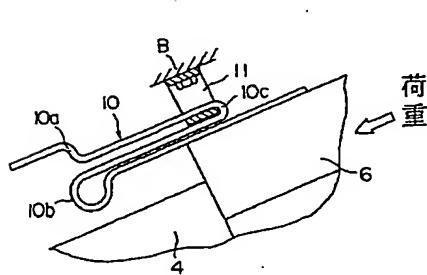
【図2】



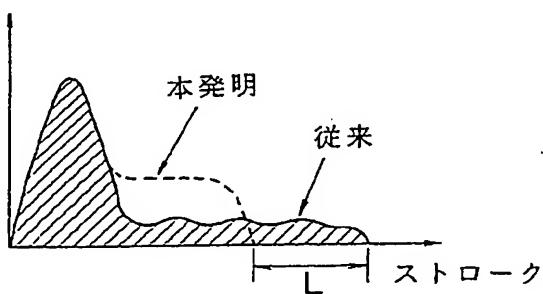
【図4】



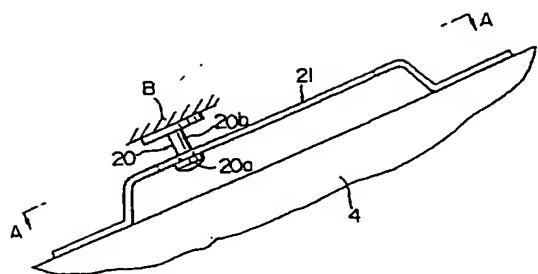
【図3】



【図5】



【図6】



【図7】

